



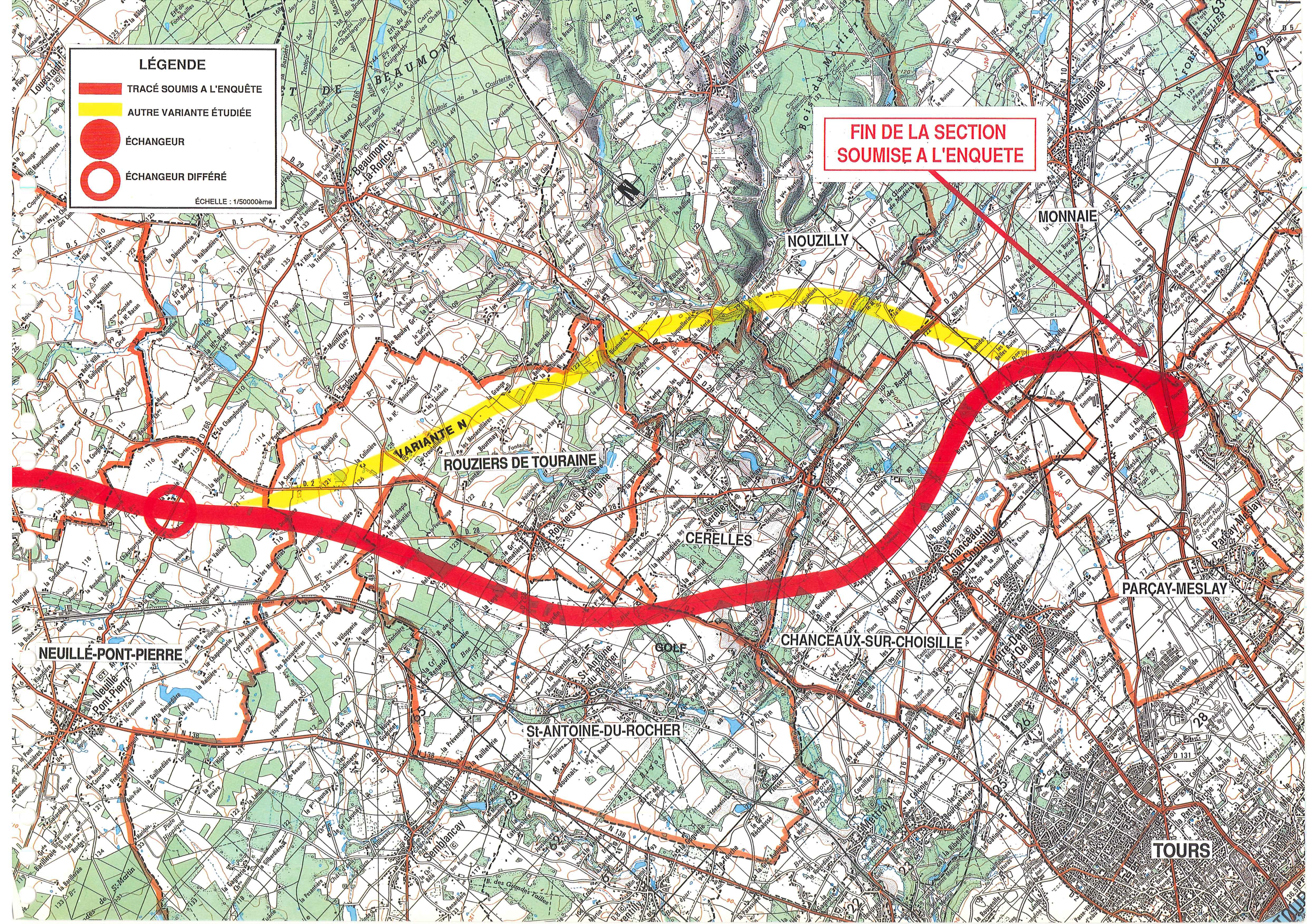


LÉGENDE

-  TRACÉ SOUMIS A L'ENQUÊTE
-  AUTRE VARIANTE ÉTUDIÉE
-  ÉCHANGEUR
-  ÉCHANGEUR DIFFÉRÉ

ÉCHELLE : 1/50000ème

**FIN DE LA SECTION
SOUMISE A L'ENQUETE**



III.2. PRINCIPE DE RACCORDEMENT AU RESEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER

Le raccordement de l'autoroute avec le réseau routier se fait par des échangeurs assurant l'ensemble des courants d'échanges. Leur conception - généralement échangeur de type «trompette» - permet également la perception du péage.

Les points d'échange sont situés à :

- **CERISÉ** : cet échangeur d'extrémité avec la RN 12 constitue l'accès privilégié à ALENÇON pour les véhicules venant du Nord. Il permet de rejoindre la RN 138 en empruntant la RN 12 sur environ 1,5 Km.
 - **ARCONNAY** : cet échangeur se raccorde par un barreau d'environ 2 Km sur la RN 138 au Sud d'ALENÇON. Il capte le trafic d'échange entre ALENÇON, LE MANS et au-delà.
 - **MARESCHÉ** : cet échangeur se raccorde sur la RD 6 pour permettre l'accès à BEAUMONT SUR SARTHE ainsi qu'à FRESNAY-SUR-SARTHE. Il draine aussi les trafics de MAROLLES-LES-BRAULTS et de MAMERS vers le Sud.
 - **LE MANS NORD** : cet échangeur est aménagé à l'emplacement de l'échangeur actuel sur la commune de ST SATURNIN. Il joue le double rôle de bifurcation entre les autoroutes A 28 et A 11 (PARIS - NANTES) et d'échangeur d'accès au Nord du MANS sur la RN 138.
 - **LE MANS EST** : cette bifurcation entre les autoroutes A 11 et A 28 est aménagée à l'emplacement de l'échangeur actuel du MANS EST. L'échangeur avec la RN 224 est donc supprimé ; les mouvements correspondants sont reportés à l'échangeur d'AUVOURS.
- Le projet permettra le raccordement de la RD 20 bis à la RN 224.
- **AUVOURS** : cet échangeur est situé en limite des communes d'YVRÉ-L'EVEQUE, CHAMPAGNÉ et CHANGÉ. Il se raccorde par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire dénivelé sur les RN 23, 223 et 157 assurant aussi les mouvements vers l'Est du MANS, le Sud du MANS, en direction de ST CALAIS, BLOIS, et vers LA FERTÉ-BERNARD. L'échangeur d'AUVOURS assure ces mouvements d'échange avec A 28 mais aussi ceux avec A 11 (PARIS -NANTES) qui s'effectuent actuellement à l'échangeur du MANS Est supprimé lors de la construction de A 28.

- **PARIGNÉ L'EVEQUE** : cet échangeur se raccorde sur la RD 304. Il desservira le Sud de l'agglomération mancelle. Sa construction sera différée par rapport à celle de l'autoroute, compte-tenu de sa proximité avec l'échangeur d'AUVOURS et des niveaux de trafic attendus.

- **ECOMMOY** : cet échangeur se raccorde sur la RN 138 au Sud d'ECOMMOY. Il capte non seulement les trafics du secteur d'ECOMMOY mais aussi une grande partie des zones Sud de l'agglomération mancelle situées à proximité de la RN 138. Il permet également l'accès à la forêt de BERCE situées immédiatement au Sud.

- **MONTABON** : cet échangeur se raccorde sur la RD 305 à l'Ouest de CHATEAU-DU-LOIR. Il permet la desserte de cette ville, seul pôle important situé entre LE MANS et TOURS. Il permet également l'accès au LUDE et à toute la vallée du LOIR.

Une autre solution consistant à placer l'échangeur à ST CHRISTOPHE SUR LE NAIS à l'intersection avec la RN 138 a été étudiée puis écartée car captant moins bien le trafic.

- **NEUILLÉ-PONT-PIERRE** : cet échangeur se raccorde sur la RD 766, axe interrégional. Toutefois, compte-tenu des niveaux de trafic attendus, sa construction sera différée par rapport à celle de l'autoroute.

- **PARÇAY-MESLAY** : l'autoroute A 28 rejoint l'autoroute A 10 à laquelle elle se raccorde par une bifurcation située au Nord de l'échangeur TOURS Nord ST SYMPHORIEN.

IV - CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE

IV.1. STATUT AUTOROUTIER

Il est prévu de conférer à la voie nouvelle soumise à la présente enquête d'utilité publique, le statut d'autoroute dans les conditions fixées par le code de la voirie routière qui autorise la perception d'un péage.

IV.2. LES CONSEQUENCES PRINCIPALES DU STATUT AUTOROUTIER

L'autoroute sera réservée à la circulation automobile rapide, à l'exclusion des cyclomoteurs et des véhicules spéciaux lents.

Ces mesures s'appliquent à la section de la déviation d'ALENÇON intégrée à l'autoroute.

L'autoroute ne comportera aucun cisaillement des courants de circulation, notamment aucun croisement à niveau. Les riverains ne jouiront pas du droit d'accès à l'autoroute, l'accès se faisant seulement en certains points aménagés à cet effet (échangeurs).

IV.3. SYSTEME DE PEAGE

Il est prévu que l'usage de l'autoroute sera à péage sur la totalité de la section ALENÇON - TOURS.

Le système de péage sera un système fermé commun avec A 11 et A 81.

IV.4. AIRES ANNEXES

La localisation des aires annexes a été étudiée en fonction de l'implantation des aires existantes sur A 11, A 81 et A 10 en respectant les interdistances habituelles. Il est actuellement envisagé :

- entre ALENÇON et LE MANS dans le département de LA SARTHE
 - ☛ 1 couple d'aires de repos.

- ☛ 1 couple d'aires de service.
- entre LE MANS et TOURS
 - ☛ 2 couple d'aires de repos
 - ☛ 2 couple d'aires de service.

Leurs localisations et leurs conditions de réalisation feront l'objet d'études détaillées ultérieures.

Une aire de service principale est d'ores et déjà aménagée à SARGE-LES-LE-MANS sur la section commune A 28 - A 11 au Nord du MANS.

V - PRINCIPE DE RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

Il est rappelé que, conformément aux articles L.122-1 et L.122-2 de la loi n° 89-413 du 22 juin 1989 portant sur le code de la voirie routière, les riverains n'auront pas accès à l'autoroute : celle-ci pourra être clôturée.

Le rétablissement des voies routières rencontrées par l'autoroute sera assuré :

- soit par la construction d'un ouvrage d'art à un niveau supérieur ou inférieur à celui de l'autoroute, sur le tracé ou au voisinage du tracé actuel de la voie rencontrée ;
- soit par un raccordement à un ouvrage de franchissement voisin, au moyen d'une section de voie de même catégorie que la voie rencontrée.

Les modalités selon lesquelles seront rétablies les communications en général et les accès aux parcelles agricoles ou forestières en particulier, seront précisées au cours des études ultérieures, en liaison avec les parties intéressées : Concessionnaire, Administrations, Collectivités Locales, Agriculteurs.

VI - MESURES SPECIFIQUES A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Ces mesures sont précisées dans la pièce D - Etude d'impact - et concernent principalement les points suivants :

- remembrement agricole ;
- protections phoniques ;
- protection des eaux (décanteurs-deshuileurs) ;
- aménagements paysagers ;
- passages grande faune ;
- minimisation de l'impact du projet sur la forêt de BERCE ;

VII - COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet d'autoroute ne figure pas au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération tourangelle approuvé le 9 décembre 1983.

Afin d'intégrer l'autoroute au Schéma Directeur, en application de l'article L.122.1.4, le Préfet par lettre du 30 janvier 1990, a mis les élus en demeure de réviser le Schéma Directeur.

Par arrêtés du 13 février 1991, le Préfet a créé le Syndicat Intercommunal d'Etudes et Programmation de l'Agglomération Tourangelle (SIEPAT) et arrête le périmètre du Schéma Directeur.

Par délibération en date du 20 mars 1991, le SIEPAT a prescrit la révision du SDAU dont l'élaboration est en cours.

Le projet d'autoroute est incompatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération mancelle approuvé le 30 novembre 1973. Une procédure de modification dans le but d'y inscrire l'autoroute a été prescrite par arrêté préfectoral du 13 mars 1990, dans les conditions fixées par l'article L.122.5 du Code de l'Urbanisme, sur les communes de NEUVILLE-SUR-SARTHE, ST SATURNIN, YVRE-L'EVEQUE, CHAMPAGNÉ, CHANGÉ, RUAUDIN.

L'inscription du projet d'autoroute n'ayant pas été prévu dans les P.O.S., l'enquête porte également sur la mise en compatibilité des P.O.S. des communes suivantes.

● dans l'ORNE

VALFRAMBERT

● dans la SARTHE

ST PATERNE, ARÇONNAY, CHAMPFLEUR, VIVOIN, MARESCHÉ, STE JAMME-SUR-SARTHE, LA BAZOGE, NEUVILLE-SUR-SARTHE, ST SATURNIN, YVRE-L'EVEQUE, CHAMPAGNÉ, CHANGÉ, PARIGNÉ-L'EVEQUE, BRETTE LES PINS, TÉLOCHÉ, ST MARS D'OUTILLÉ, ECOMMOY, MARIGNÉ-LAILLÉ, MAYET, MONTABON, DISSAY-SOUS-COURCILLON

● en INDRE ET LOIRE

NEUVY-LE-ROI, NEUILLÉ-PONT-PIERRE, SAINT ANTOINE DU ROCHER, CERELLES, ROUZIERES DE TOURAINE, CHANCEAUX SUR CHOISILLE, MONNAIE, PARÇAY-MESLAY

**TITRE II Caractéristiques principales
des ouvrages les plus importants**

I - TRACE EN PLAN ET CARACTERISTIQUES GENERALES

La voie nouvelle aura des caractéristiques géométriques en tracé en plan et en profil en long conformes à l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) pour la catégorie L 120, autorisant une vitesse de 130 Km/h.

○ LA LONGUEUR DU PROJET

- dans le département de l'ORNE 2 Km
 - dans le département de LA SARTHE 101 km environ
 - dans le département d'INDRE ET LOIRE 31 Km environ
- soit au total 134 Km environ.

○ LES LIMITES DU PROJET

- **Origine** : intersection avec la RN 12 au Nord-Est d'ALENÇON.
- **Fin** : intersection avec A 10 au Nord de l'échangeur de TOURS Nord.

○ LES CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES AU STADE ACTUEL DES ETUDES

● Tracé en plan

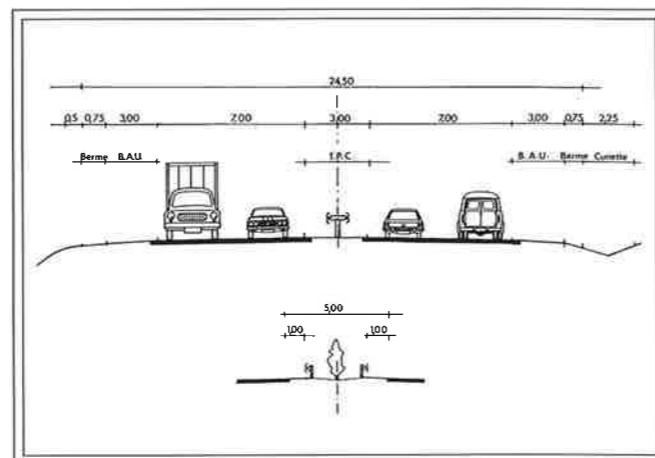
rayon minimal non déversé 1 800 m

● Profil en travers

La plate-forme de l'autoroute est conçue pour porter deux chaussées unidirectionnelles et présente une largeur minimale de 24,50 m comprenant :

- deux chaussées de 7 mètres ;
- deux accotements comportant une bande d'arrêt d'urgence (B.A.U.) de 3,00 m au nord ÉCOMMOY et 2,50 m au sud ainsi qu'une berme engazonnée de 0,75 m élargie à 1 m en présence d'un dispositif de retenue, celui-ci étant implanté en limite extérieure de la BAU.
- un terre-plein central (TPC) de 3 m de largeur. La largeur sera portée à 5 m pour y effectuer des plantations sur environ 20 % de la longueur du projet, en fonction des opportunités techniques ou d'environnement.

Le terre-plein central sera équipé d'un dispositif de sécurité.



II - OUVRAGES ET TRAVAUX ANNEXES

II.1. VOIES ROUTIERES ET VOIES FERREES

L'autoroute nécessitera la construction d'environ 100 ouvrages courants pour le rétablissement des voies routières, y compris les bretelles d'échangeurs, soit en moyenne un ouvrage de franchissement tous les 1,3 Km. La hauteur libre sous les ponts franchissant la voie nouvelle sera de 4,75 m. Le projet comporte également 8 ouvrages d'art ferroviaires.

II.2. OUVRAGES AGRICOLES - PASSAGES POUR LA FAUNE

Les études spécifiques agricoles et d'environnement définiront la position et la fonction de ces ouvrages.

II.3. FRANCHISSEMENTS HYDRAULIQUES

Les rivières, ruisseaux et écoulements d'eau permanents ou temporaires coupés par la voie nouvelle seront rétablis par des buses en béton armé ou métalliques, par des ponts cadres en béton armé et par des ponts à tablier pour les rivières les plus importantes.

Tous les franchissements seront soumis ultérieurement à une enquête hydraulique réalisée dans le cadre de la procédure administrative relative à la police de l'eau. Ces enquêtes hydrauliques et les études de détail permettront :

- de dimensionner précisément les ouvrages de franchissement, de façon à limiter toute perturbation du régime des eaux ;
- de définir les mesures propres à garantir les objectifs de qualité des eaux.

II.4. OUVRAGES D'ART IMPORTANTS

Seul le franchissement de la vallée du LOIR nécessitera un ouvrage important : un viaduc d'environ 350 m dont le profil en travers sera réduit par rapport à celui de la section courante.

III - DIVERS

La construction de la voie nouvelle nécessitera des détournements et des aménagements de la voirie routière, de cours d'eaux et de réseaux de canalisations aériennes et souterraines qui seront étudiés avec les services et organismes gestionnaires.

L'emprise nécessaire à la réalisation de la voie nouvelle est en partie fonction des positions relatives de la chaussée et du terrain naturel. Elle comprend la plate-forme, les talus, les risbermes, les fossés, les ouvrages de protection contre le bruit, les échangeurs, les aires de stationnement et de service, les infrastructures nécessaires à l'exploitation de l'autoroute, ainsi que les emprises nécessaires aux rétablissements de communication, aux voies de désenclavement et de desserte. Les acquisitions de terrains seront donc fondées sur la largeur des plates-formes et des ouvrages annexes mentionnés ci-dessus.

Des emprunts ou des dépôts de matériaux pourront être effectués au voisinage du tracé, pour l'exécution de divers travaux. En ce qui concerne les emprunts, des zones favorables seront recherchées compte-tenu des critères techniques, économiques et des contraintes d'environnement. Les zones d'emprunt feront le moment venu l'objet d'une procédure spécifique conforme à la réglementation en vigueur. Les volumes des matériaux d'emprunt, dans l'état actuel du projet sont estimés à environ 4 000 000 m³ y compris les matériaux de chaussées.

TITRE III : Appréciation sommaire de la dépense

La dépense totale prévisible pour la réalisation de l'autoroute et des voies de raccordement au réseau routier est estimée à **3 330 Millions de Francs** aux conditions économiques de mai 1990, dont **46** pour les acquisitions foncières.

Le coût des acquisitions foncières est basé sur l'estimation globale et sommaire réalisée par les services des domaines.

TITRE IV Informations juridiques et administratives

I - TEXTES QUI REGISSENT L'ENQUETE

- Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique notamment les articles L 11.1 à L.11.5 inclus et R 11.14.1 à R 11.14.15 inclus
- Code de l'urbanisme et notamment les articles L 123-8 et R 123-35.
- Décret n° 86.455 du 14 mars 1986 portant suppression des commissions des opérations immobilières et de l'architecture et fixant les modalités de consultation du service des domaines.
- Code de la voirie routière.
- Loi n° 82.1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et décret n° 84.617 du 17 juillet 1984 pris pour application de l'article 14 de cette loi, relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructure en matière de transports intérieurs.
- Loi n° 76.629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et décret n° 77.1141 du 12 octobre 1977 pris pour l'application de l'article 2 de cette loi.
- Loi n° 62.933 du 8 août 1962 et notamment son article 10 modifié.
- Loi n° 80.502 du 4 juillet 1980 d'orientation agricole et notamment son article 73.

II - INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE CONCERNANT L'OPERATION

II.1. LE PROJET AVANT L'ENQUETE

La liaison ROUEN - ALENÇON - LE MANS - TOURS est inscrite comme autoroute au SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL. ALENÇON - LE MANS - TOURS constitue la section Sud de cette liaison. L'autoroute intègre la déviation d'ALENÇON dont l'avant-projet a été approuvé par décision ministérielle du 16 août 1990 et qui a été déclarée d'utilité publique par arrêté du 24 avril 1991.

L'Avant-Projet Sommaire de l'autoroute ALENÇON - LE MANS - TOURS a été approuvé par décision ministérielle.

II.2. LE PROJET ET LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet d'autoroute ne figure pas au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération tourangelle approuvé le 9 décembre 1983.

Afin d'intégrer l'autoroute au Schéma Directeur, en application de l'article L.122.1.4, le Préfet par lettre du 30 janvier 1990, a mis les élus en demeure de réviser le Schéma Directeur.

Par arrêtés du 13 février 1991, le Préfet a créé le Syndicat Intercommunal d'Etudes et Programmation de l'Agglomération Tourangelle (SIEPAT) et arrête le périmètre du Schéma Directeur.

Par délibération en date du 20 mars 1991, le SIEPAT a prescrit la révision du SDAU dont l'élaboration est en cours.

Le projet d'autoroute ne figure pas dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération mancelle approuvé le 30 novembre 1973.

Une procédure de modification dans le but d'y inscrire l'autoroute a été prescrite par arrêté préfectoral du 13 mars 1990, dans les conditions fixées par l'article L.122.5 du Code de l'Urbanisme, sur les communes de NEUVILLE-SUR-SARTHE, ST SATURNIN, YVRÉ-L'ÉVEQUE, CHAMPAGNÉ, CHANGÉ, RUAUDIN.

Le tracé de l'ouvrage n'est pas prévu dans les plans d'occupation des sols des communes de :

● dans le département de l'ORNE : VALFRAMBERT

● dans le département de la SARTHE : ST PATERNE, ARÇONNAY, CHAMPFLEUR, VIVOIN, MARESCHE, SAINTE-JAMME-SUR-SARTHE, LA BAZOGE, NEUVILLE-SUR-SARTHE, SAINT-SATURNIN, YVRÉ-L'ÉVEQUE, CHAMPAGNÉ, CHANGÉ, PARIGNÉ-L'ÉVEQUE, BRETTE-LES-PINS, TÉLOCHÉ, SAINT MARS-D'OUTILLÉ, ECOMMOY, MARIGNÉ-LAILLÉ, MAYET, MONTABON, DISSAY-SOUS-COURCILLON.

● dans le département d'INDRE-ET-LOIRE : NEUVY-LE-ROI, NEUILLÉ-PONT-PIERRE, SAINT ANTOINE DU ROCHER, CERELLES, ROUZIER-SUR-TOURNAI, CHANCEAUX-SUR-CHOISILLE, MONNAIE, PARÇAY-MESLAY.

En conséquence, l'information et l'association des différentes personnes publiques concernées par la mise en compatibilité de ces P.O.S. sont mises en oeuvre.

II.3. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

II.3.1. La présente enquête publique a pour objet :

- de déclarer d'utilité publique la construction de la section ALENÇON - TOURS de l'autoroute A 28 entre la déviation d'ALENÇON (commune d'ARÇONNAY) et l'autoroute A 10 (commune de PARÇAY-MESLAY).
- de classer en autoroute la déviation d'ALENÇON entre la RN 12 et la RD 166 Bis.
- de retirer le caractère de route express à la section de la RN 224 incorporée à l'autoroute.
- de mettre en compatibilité les plans d'occupation des sols des communes concernées.

II.3.2. A l'issue de l'enquête publique

L'ensemble du dossier sera soumis par les Préfets aux Conseils Municipaux afin de recueillir leur avis sur les modifications apportées aux documents d'urbanisme.

Le Président de la Commission d'enquête établira son rapport et émettra un avis en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable à l'opération. Cet avis sera transmis avec l'ensemble du dossier et des registres au Préfet de LA SARTHE désigné coordonnateur de l'opération.

Le rapport du Président de la Commission d'enquête restera à la disposition du public dans les mairies des communes où s'est déroulée l'enquête ainsi que dans les trois préfectures concernées. Pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

II.4. PARALLELEMENT A LA PRESENTE ENQUETE

Une procédure de consultation des différentes administrations concernées, l'«instruction mixte» à l'échelon central, est engagée, conformément aux dispositions de la loi n° 52-1265 du 29 novembre 1952 relative aux travaux mixtes, de ses décrets d'application et de la circulaire 87-50 du 22 mars 1987. Un procès-verbal de clôture de cette procédure sera établi préalablement à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

II.5. AU TERME DES PROCEDURES D'ENQUETE PUBLIQUE ET D'INSTRUCTION MIXTE ET AU VU DES DOSSIERS CORRESPONDANTS

La déclaration d'utilité publique sera prononcée par décret après avis du Conseil d'Etat.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours contentieux devant la juridiction administrative compétente (Conseil d'Etat) dans le délai de deux mois à compter de sa publication au Journal Officiel de la République Française.

II.6. AU-DELA DE L'ENQUETE ET DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

II.6.1. Le tracé

Le maître d'ouvrage engagera en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détail nécessaires à la définition précise du projet. Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer, le cas échéant, après nouvelle enquête, de celui faisant l'objet du présent dossier, compte-tenu notamment des observations recueillies au cours de l'enquête.

II.6.2. L'enquête parcellaire

La définition précise du projet permet de déterminer l'emprise de la route et est suivie par des enquêtes parcellaires organisées par arrêtés des Préfets qui définiront exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et au cours desquelles les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

II.6.3. Le remembrement

Si les commissions communales d'aménagement foncier le décident, des opérations de remembrement pourront être entreprises dans les communes touchées par le projet routier (par application de l'article 10 modifié de la loi n° 62-933 du 8 août 1962 et ses décrets d'application).

II.6.4. Les procédures complémentaires

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par les maîtres d'ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires, par exemple l'ouverture d'enquêtes hydrauliques à la demande du Ministre de l'Agriculture dans la mesure où les travaux conduiraient à modifier le régime d'écoulement des eaux (cf article 107 du Code Rural).

A ce stade des études, les besoins en matériaux pour la construction de l'ouvrage ne peuvent être exactement évalués et les projets d'ouverture de zones d'emprunts feront l'objet, le moment venu, d'une procédure spécifique d'autorisation conformément aux dispositions du décret n° 79-1108 du 20 décembre 1979.

Dans tous les cas, des réaménagements sont prévus.

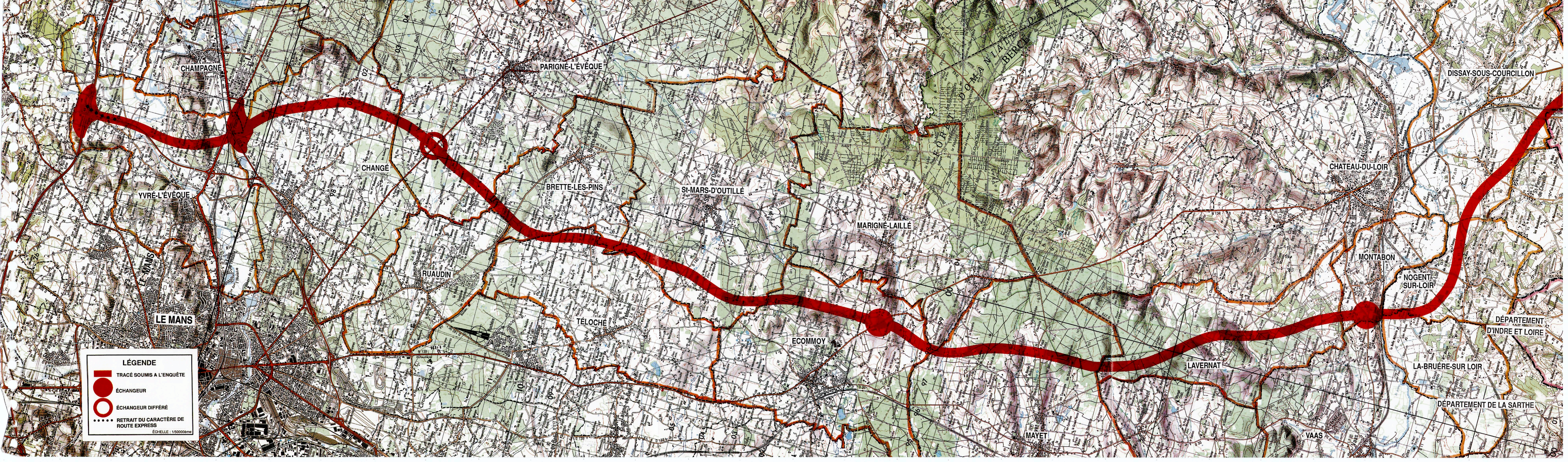
II.6.5. La procédure d'expropriation

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

III - LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE L'OUVRAGE

La construction et l'exploitation de l'ouvrage seront concédées par contrat de concession approuvé en Conseil d'Etat. Les modalités techniques et financières seront précisées ultérieurement. Le concessionnaire engagera les travaux au fur et à mesure de la disponibilité des terrains et selon les modalités prévues à l'acte de concession.

**C - Plan général des travaux
au 1/50 000**



CHAMPAGNE

PARIGNÉ-L'ÉVÊQUE

DISSAY-SOUS-COURCILLON

YVRE-L'ÉVÊQUE

CHANGE

CHATEAU-DU-LOIR

BRETTE-LES-PINS

ST-MARS-D'OUTILLE

MARNIGNÉ-LAILÉ

MONTABON

LE MANS

RUAUDIN

NOGENT-SUR-LOIR

LE MANS

TELOCHÉ

ECOMMOY

DÉPARTEMENT D'INDRE ET LOIRE

LAVERNAT

LA-BRUÈRE-SUR LOIR

LÉGENDE

- TRACÉ SOUMIS À L'ENQUÊTE
- ÉCHANGEUR
- ÉCHANGEUR DIFFÉRÉ
- RETRAIT DU CARACTÈRE DE ROUTE EXPRESS

ECHELLE : 1/500000ème

DÉPARTEMENT DE LA SARTHE

MAYET

VAAS

**ORIGINE DE LA SECTION
SOUMISE A L'ENQUÊTE**

LÉGENDE

- TRACÉ SOUMIS A L'ENQUÊTE
- ÉCHANGEUR
- ÉCHANGEUR DIFFÉRÉ
- SECTION DE ROUTE EN TRAVAUX OU EN PROJET

ECHILLE : 1/500000ème

